Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 6 sierpnia 1938 r. Nr 56.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

470.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 lipca 1938 r. o poprawce do Instrukcji nr R-4.

W Instrukcji dla zawiadowców stacji, zastępców zawiadowców i dla dyżurnych ruchu (nr R 4) należy zmienić treść ust. (4) § 11 jak następuje:

„Zawiadowca stacji niepełniący osobiście w kolejności służby dyżurnego ruchu, na dowód interesowania się ruchem, powinien w miarę możności być obecnym przy przejeździe pociągów pasażerskich, tak zatrzymujących się jak

i przechodzących przez stację bez postoju w porze dziennej między godziną 8-mą i 20-tą".

Dyrekcje ureguluja tę sprawę we własnym zakresie dla każdej dotyczącej stacji, biorąc pod uwagę warunki miejscowe oraz inne czynności służbowe przydzielone zawiadowcy stacji, względnie jego zastępcy.

Nr R. O. II. 50/34.

DZIAŁ MECHANICZNO - KOLEJOWY.

471.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 lipca 1938 r. o wprowadzenie zmian w przepisach nr M. 32.

W przepisach o naprawie parowozów i tendrów normalnotorowych, nr M. 32 należy wprowadzić następujące zmiany:

I. § 11 punkt (3) należy skreślić i zamiast niego wstawić:

(3) Jeżeli od czasu zbudowania kotła upłynęło 18 lat, to przy najbliższej naprawie głównej parowozu, dla dokładnego zbadania ścian stojaka, należy wyjąć ścianę drzwiczkową i sitową paleniska, bez względu na stan, w jakim ściany te się znajdują, lub nawet całe palenisko, jeżeli na bocznych ścianach stojaka okażą się podejrzane miejsca, które bez wyjęcia paleniska nie mogą być dokładnie zbadane.

Uwaga. Wyjmowania ściany drzwiczkowej i sitowej paleniska można zaniechać tylko w tym przypadku, jeżeli przy poprzedniej głównej naprawie wyjmowane było całe palenisko, wyniki oględzin kotła przy tej naprawie odnotowane są w książce kotłowej i stan blach stojaka nie wzbudza żadnych podejrzeń. W takim razie termin następnego obowiązkowego wyjęcia ścian liczy się od głównej naprawy, przy której wyjęte było palenisko.

(4) Przy drugiej z kolei głównej naprawie, która nastąpi po pierwszym obowiązkowym wyjęciu tych ścian, a więc po upływie około 30 lat od czasu zbudowania kotła, należy również obowiązkowo wyjąć ścianę drzwiczkową i sitową paleniska lub, w podanych wyżej przypadkach, całe palenisko. Należy przy tym poddać kocioł szczegółowym oględzinom, przy których należy zwrócić uwagę nietylko na rysy, pęknięcia i wyżarcia ścian walczaka i stojaka lecz i na wszelkie objawy wskazujące na osłabienie materiału blach kotła, jak łuszczenie, rozwarstwianie się itp. Szwy nitowe i wykonane przy naprawach kotła, szwy spawane powinny być dokładnie zbadane. W tym celu, po oczyszczeniu od strony zewnętrznej i wewnętrznej szwów i krawędzi blach walczaka oraz dostępnych szwów i krawędzi blach stojaka do powierzchni metalicznej, należy dokładnie obejrzeć je przez lupę dla upewnienia się czy nie ma pęknięć blach pomiędzy nitami, od krawędzi blachy do nita, albo też obok tej krawędzi na sąsiedniej blasze, jak również dla upewnienia się czy niema rys i pęknięć w szwach spawanych. Dla upewnienia się, czy nie ma naderwań w otworach na nity, należy w każdym dostępnym dla późniejszego zanitowania szwie nitowym kotła ściąć co najmniej po dwa nity i dokładnie obejrzeć przez lupę otwory nitowe. Przy szczegółowych oględzinach takiego kotła należy ze zdrowych miejsc najbardziej zużytego dzwona kotła, które znajdowały się w kotle od czasu jego budowy, wyciąć 4 próbki i poddać badaniom wytrzymałościowym. Dwie próbki powinny być wycięte wzdłuż kotła (w poprzek walcowania), a dwie próbki w poprzek kotła (wzdłuż walcowania blach), te ostatnie należy po wycięciu wyprostować na zimno na prasie. Długość pomiarową próbek określa się z wzoru $L = 11{,}3\sqrt{F}$ (gdzie F przekrój próbki). Próbki, które dały wyniki niezadawalające z powodu niewłaściwego wykonania lub miejscowej wady materiału (np. korozji), nie mogą być brane pod uwagę; zamiast nich należy pobrać inne próbki. Próbki powinny wykazać:

wytrzymałość na rozciąganie co najmniej	33 kg/mm²
wydłużenie nie mniejsze, niż .	18%
iloczyn wytrzymałości i wydłużenia nie mniejszy, niż . .	700.

Wyjątkowo jednak, jeżeli kocioł jest w dobrym stanie, a próbki wycięte z tego kotła wykażą wytrzymałość na rozciąganie nie mniejszą, niż 30 kg/mm² przy zachowaniu pozostałych warunków, tj. wydłużenia i iloczynu, to wyniki badań wraz ze szczegółowym opisem stanu kotła należy przedstawiać do M. K. do decyzji. Dzwono, lub połowę dzwona kotła, z którego pobrane były próbki, należy wymienić.

(5) Jeżeli stojak kotła jest w dobrym stanie, a walczak nie odpowiada postawionym wyżej wymaganiom, to w zależności od tego, czy parowozy danej serii są potrzebne do eksploatacji, i w zależności od stanu parowozu należy rozważyć, czy opłaci się dać nowy walczak, jeżeli zaś i stojak jest w złym stanie — czy opłaci się ustawić na parowozie nowy kocioł. Jeżeli parowóz jest w złym stanie i naprawa taka nie opłaci się należy wystąpić o wykreślenie parowozu z inwentarza. Odwrotnie, jeżeli kocioł jest w dobrym stanie, a parowóz kwalifikuje się do wykreślenia z inwentarza, należy ten dobry kocioł ustawić na innym parowozie tej samej serii, lub zatrzymać w zapasie.

II. W dalszym ciągu należy:

punkt (4) przenumerować na (6)
" (5) " " (7)
" (6) " " (8).

III. Dawny punkt (5) obecny (7) należy zmienić jak następuje:

Szczegółowe oględziny i badania kotłów, których wiek wynosi około 30 lat, powinny być

dokonywane przez komisję, złożoną z przedstawiciela dyrekcji, upoważnionego do przeprowadzenia rewizyj wewnętrznych kotłów, z naczelnika warsztatów, lub jego zastępcy, oraz z kierownika działu kotlarskiego.

Równocześnie traci moc obowiązującą okólnik Departamentu VI nr. MM. II. 74/28 z dnia 3 czerwca 1935 r. i nr. MTN. 584/43 z dnia 14 grudnia 1936 r.

Nr 584/66/38.

472.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 15 lipca 1938 r. o nieodraczaniu terminów rewizji okresowej wagonów towarowych, odstawionych do rezerwy i o zmianie w przepisach nr R 2.

Ministerstwo Komunikacji zarządza, aby jeżeli chodzi o wagony towarowe odstawione do rezerwy, nie przesuwać terminów rewizji okresowej. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

W związku z powyższym należy w „Przepisach o gospodarce wagonami towarowymi nr R 2 (G. W. T.), w § 35 wykreślić tekst punktów 5, 6 i 7, zastępując go następującym:

„5. Oddanie wagonów z rezerwy do ruchu może mieć miejsce tylko na specjalne zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z tym jednak wyjątkiem, że powinno ono nastąpić z urzędu, gdy termin następnej rewizji okresowej wynosi 3 miesiące; w tym wypadku należy rezerwę niezwłocznie uzupełnić, odstawiając do niej w miejsce zabranych, wagony tej samej serii i w tej samej ilości.

6. Zwrot wagonów do ruchu następuje po dokonaniu oględzin technicznych i stwierdzeniu, że wagony pod względem technicznym nadają się do ruchu.

W celu dokonania oględzin technicznych Wydział Ruchu zawiadamia Wydział Mechaniczny o konieczności oddania wagonów z rezerwy do ruchu, przesyłając równocześnie dostarczony przez stację wykaz numeryczny wagonów.

7. Wydział Mechaniczny powinien przedsięwziąć wszelkie możliwe środki, aby oględziny techniczne wagonów przez rewidentów lub drużyny lotne parowozowni odbyły się szybko i sprawnie".

Nr M. M. III. 221/3/38.

DZIAŁ ZASOBÓW.

473.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 lipca 1938 r. o sprzedaży podkładów budowlanych przez dyrekcje o. k. p.

Uzupełniając zarządzenia z dnia 19 lipca 1935 r. i 10 grudnia 1936 r. (Dz. Urz. M. K. nr 28, poz. 148 i nr 69, poz. 354) w sprawie gospodarki starymi podkładami, upoważniam dyrektorów kolei państwowych do sprzedawania starych podkładów zaliczonych do kategorii budowlanych, bez wyjednywania na to każdorazowej zgody Ministerstwa Komunikacji.

Sprzedażą mogą być objęte wyłącznie zbywające ilości podkładów, po zaspokojeniu potrzeb własnych, a wydawanie ich powinno być dokonywane bez prawa wyboru z ogólnej masy.

Sprzedaż może być dokonywana:

1. władzom wojskowym;
2. pracownikom czynnym i emerytom P. K. P., po przedstawieniu przez nich zaświadczeń urzędów gminnych lub zarządów miejskich, stwierdzających potrzebę nabycia podkładów dla własnych celów gospodarczych lub budowlanych,
3. instytucjom o charakterze społecznym, dobroczynnym, religijnym i kulturalnym po przedstawieniu zaświadczeń wymienionych wyżej w p. 2, stwierdzających konieczność użycia podkładów do własnych celów budowlanych lub gospodarczych,
4. w innych wyjątkowych przypadkach, uznanych przez dyrektora kolei za zasługujące na uwzględnienie.

Sprzedaż powinna być dokonywana po cenach nie niższych od cen sprzedażnych ustalanych przez M. K. na każdy rok kalendarzowy. Na rok 1938 obowiązują ceny zł 2,00 za podkład z drzewa miękkiego i zł 3,00 za podkład z drzewa twardego.

W miarę posiadania zupełnie zbędnych zapasów skrzynek drewnianych, sprzedaż ich może być dokonywana po cenie obowiązującej dla sprzedaży drzewa opałowego, pracownikom i emerytom kolejowym, członkom Rodziny Kolejowej, po przedstawieniu zaświadczeń Zarządu Okręgowego Rodziny Kolejowej, stwierdzających potrzebę nabycia skrzynek dla celów gospodarczych.

Równocześnie unieważniam okólnik nr 134 z dnia 27/VI-36 r. nr MZ. XIII. 451/11 w sprawie sprzedaży starych materiałów członkom Rodziny Kolejowej, oraz podlegają skreśleniu w p. 4 okólnika z dnia 13/IV.1938 r. nr 64 (Dz. Urz. M. K. nr 38, poz. 354) wyrazy: „sprzedawanych za każdorazowym zezwoleniem M. K.".

Nr MZ. X. 951/227/38.

474.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 lipca 1938 r. nr 109 o gospodarce drukami.

I. **Podział druków.**

(1) Wszystkie druki używane na Kolejach Państwowych dzielą się na:

1. manipulacyjne (formularze),
2. tekstowe (wydawnictwa).

Druki manipulacyjne dzielą się na dwie grupy:

do grupy I — należą druki wspólne dla wszystkich dyrekcyj okręgowych kolei państwowych, czyli druki ujednostajnione.

do grupy II — druki nieujednostajnione, służące do miejscowego użytku danej Dyrekcji.

Druki manipulacyjne dzielą się poza tym na:

a) sprzedażne,

b) ściśle rejestrowane

c) zwykłe.

a) **Druki sprzedażne** powinny być rejestrowane i pod kontrolą Biura Finansowego D. O. K. P., sprzedawane po cenie stałej, która może ulec zmianie tylko na podstawie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji. Druki sprzedażne winny być zaopatrzone stemplem suchym d. o. k. p. Urzędy kolejowe nie powinny przyjmować od osób postronnych druków z cechą „sprzedażny" bez suchego stempla. (Nie dotyczy to listów przewozowych karbonizowanych).

b) **Druki ściśle rejestrowane** winny znajdować się pod kontrolą Biura Personalnego, Finansowego i Biura Kontroli Dochodów d. o. k. p. Z uwagi na kontrolę zapotrzebowanych druków i statystykę rozchodu na potrzeby kolei, druków ściśle rejestrowanych i druków zwykłych nie należy odstępować instytucjom prywatnym. Wyjątkowo, jeżeli Dyrekcja posiada nadmiar tych druków, można je odstępować Zarządom kolei prywatnych po cenie rejestrowej z dodaniem 15% kosztów ogólnych.

c) **Druki zwykłe.** Pozostałe druki ujednostajnione z liczby objętych katalogiem druków, noszą nazwę druków zwykłych.

W omawianych wyżej trzech grupach wyróżnia się jeszcze druki mające charakter dokumentu urzędowego (karty tożsamości, bilety wolnej jazdy, zaświadczenia itp.), które służą do wystawiania dowodów dających pewne uprawnienia i znajdują się pod ścisłą rejestracją. Powyższe druki podane są w katalogu druków P. K. P. Ser. A od nr 51 do nr 100.

(2) Wydany przez Ministerstwo Komunikacji katalog manipulacyjny druków ujednostajnionych, używanych w d. o. k. p. z charakterystyczną cechą P. K. P. wskazuje serię i numery druków, treść, ich rodzaj, wymiar, nazwę jednostki, gatunek, format i kolor papieru, rodzaj opraw dla druków oprawnych oraz dodatkowe cechy druków. Druki są podzielone na grupy, czyli serie według rodzajów służb.

(3) Zatwierdzone wzory wszystkich druków zamówionych przez Centralne Biuro Zakupów otrzymują dyrekcje o. k. p. (Wydział Zasobów) dla uzupełnienia albumu wzorów druków ujednostajnionych, które układa się w porządku serii i numerów wskazanych w katalogu druków. Album wzorów służy do ustalania formatu druków i gatunku papieru. Katalog łącznie z albumem odnośnych wzorów druków i wzorami służy za podstawę do wydawania zamówień i zgłaszania zapotrzebowań oraz odbioru druków.

(4) Każda dyrekcja o. k. p. (Wydział Zasobów) posiada ponad to katalogi druków nieujednostajnionych (manipulacyjnych), które obejmują:

a) wszelkie używane przez dyrekcję o. k. p. druki manipulacyjne nieujednostajnione

b) druki specjalne (okolicznościowe).

Katalog druków nieujednostajnionych prowadzi się w sposób i na zasadach przyjętych dla katalogu druków ujednostajnionych.

Dla odróżnienia druków nieujednostajnionych, należy je oznaczać przed znakiem serii literami wskazującymi dyrekcję, a więc: DWr, DRd, DWl, DPz, DKt, DLw, DKr, DTr.

Obydwa katalogi winny zawierać wszystkie druki manipulacyjne używane w d. o. k. p.

(5) Dla potrzeb służbowych należy używać wyłącznie druków wskazanych w katalogach druków.

(6) Przy wprowadzaniu nowych druków przez poszczególne d. o . k. p., każda dyrekcja powinna jednocześnie zgłosić do właściwych Departamentów (Biur) M. K. należycie umotywowane wnioski — załączając wzór projektowanego druku, po czym Departament właściwy zadecyduje, czy druk ten ma pozostać jako nieujednostajniony w danej tylko dyrekcji, czy ma być zarejestrowany, jako druk ujednostajniony dla wszystkich d. o . k. p.

W przypadku ujednostajnienia druku Departamenty (biura) przesyłają go do Departamentu VI, który uzupełnia katalog i album wzorów druków ujednostajnionych, zalicza druk do odpowiedniej grupy, oznacza odpowiednią serią i numerem, oraz zawiadamia o wprowadzeniu tego druku wszystkie d. o . k. p. i C. B. Z.

II. Zasady zamawiania druków.

(1) Druki ujednostajnione manipulacyjne zamawia Centralne Biuro Zakupów dla wszystkich dyrekcyj o. k. p. Zapotrzebowania na te druki należy sporządzać na druku P. K. P. ser. Z nr 11 w terminach ustalonych terminarzem zapotrzebowań.

Zapotrzebowania te należy uzgadniać z właściwymi Wydziałami (Biurami) używającymi danych druków. Ilość zamawianych druków powinna być ściśle uzależniona od potrzeb.

(2) Druki nieujednostajnione (manipulacyjne) zamawia każda dyrekcja o. k. p. sama dla swych potrzeb.

Ogłaszanie przetargów i wydawanie zamówień na te druki należy dokonywać na zasadach ustalonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 29.I.1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa (Dz. U. R. P. nr 13, poz. 92, przedruk w Dz. Urz. M. K. nr 9/37 r.)

Poza tym druki mogą być zamawiane w drukarni D. O. K. P. w Krakowie w drodze zakupów z wolnej ręki.

Do zamawiania druków nieujednostajnionych są upoważnieni w dyrekcjach naczelnicy Służby Zasobów, w biurach podległych bezpośrednio M. K. dyrektorzy (naczelnicy) tych biur.

(3) Zapotrzebowania na bilety blankietowe, abonamentowe, okręgowe turystyczne, książeczkowe i zeszytowe (dla komunikacji wewnętrznej i międzynarodowych) oraz wszelkie kwity bagażowe — należy zgłaszać do Dyrekcji O. K. P. w Krakowie.

Zapotrzebowania te należy zgłaszać w sposób ustalony w części I § 4 przepisów służbowych nr H I o odprawie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych. Na zasadzie tych zapotrzebowań Dyrekcja O. K. P. w Krakowie zaopatruje dyrekcje o. k. p. w wyżej omawiane druki.

(4) Bilety kartonowe drukowane są przez wytwórnie biletów przy D. O. K. P. w Warszawie, Lwowie, Krakowie i Poznaniu. (Nr H 10 przepisy o Wytwórniach Biletów P. K. P. z dnia 1/II.1931 r.).

(5) C. B. Z. na podstawie otrzymanych zapotrzebowań i po uwzględnieniu nadmiaru druków, zgłoszonych do dyspozycji, sporządza półroczne wykazy rozdzielcze do rocznego zamówienia.

W zależności od wielkości nakładów druków podanych w tych wykazach, C. B. Z. ustala ceny dostawy na pierwsze i drugie półrocze na podstawie klucza przewidzianego rocznym zamówieniem.

(6) Dodatkowych zapotrzebowań na druki należy unikać i zgłaszać tylko wyjątkowo, a konieczność ich należycie uzasadniać, gdyż dodatkowe zamówienia powodują podwyżkę cen druków.

(7) Przy wykonywaniu ujednostajnionych druków P. K. P. Ser. A od nr 51 mających charakter dokumentu urzędowego oraz rejestracji tych druków przez D. O. K. P. należy stosować następujące zasady:

a) druki, mające charakter dokumentu urzędowego zamawia C. B. Z. dla wszystkich dyrekcyj k. p. w Drukarni Państwowej w Warszawie, która winna wykonać druki zamówione według wzorów zatwierdzonych przez M. K., zgodnie z katalogiem druków oraz dostarczyć je Dyrekcji O. K. P. w Warszawie.

Dyrekcja O. K. P. w Warszawie prowadzi według załączonych wzorów skorowidz druków i księgę sznurową przychodu i rozchodu druków zamówionych i po dokonaniu odbioru jakościowego i ilościowego druków, rozsyła je poszczególnym dyrekcjom k. p. w ilościach oznaczonych w zamówieniu C. B. Z. i wartością wysłanych druków obciąża odnośną dyrekcję o. k. p. (Patrz załącznik).

b) Druki luźne winny być dostarczone przez Drukarnię Państwową bez numeracji, wszystkie zaś pozostałe druki, jako zbroszurowane z numeracją a mianowicie: „dowody tożsamości osoby" i „bilety żywnościowe", jako książeczki numerowane, zaś bilety i zaświadczenia, jako bloki numerowane. Wszystkie druki powinny być zaopatrzone w lewym dolnym rogu cechą ustaloną w katalogu druków, serią i numerem druku, (n. p. „sprzedażny" lub „ściśle rejestrowany" P. K. P. ser. A. nr .....), zaś druki numerowane oprócz tego winny mieć na górze numerację bieżącą oraz serię grupy, licząc po 100.000 druków w grupie, oraz rok wykonania druku (n. p. nr 002505 Ser. A/37).

Numerację bieżącą winna dokonywać Drukarnia Państwowa seriami po 100.000 druków i rozpoczynać każdą serię od nr pierwszego. Serię oznacza się dużymi literami alfabetu, poczynając w każdym roku od litery A. Każdy blok danej serii winien posiadać również na okładce numerację bieżącą, serię oraz początkowy i ostatni numer zawartych w nim druków.

Centralne Biuro Zakupów przy wydawaniu zamówień Drukarni Państwowej ustala numerację bieżącą i serię grup dla poszczególnych druków i podaje je w odpisach zamówień do wiadomości wszystkich D. O. K. P.

c) Druki mające charakter dokumentu urzędowego winny być przed oddaniem do użytku zaopatrzone przez poszczególne dyrekcje k. p. bądź przez Drukarnię Państwową w stempel tłoczony (suchy), wzór którego zatwierdza M.K.

Dyrekcja O. K. P. w Warszawie obowiązana jest przesznurowane i dostarczone przez Drukarnię Państwową książeczki i bloki odpowiednio oparafować tj. końce sznurków przytwierdzić do okładki własną pieczęcią lakową oraz każdy blok lub książeczkę zaopatrzyć w adnotację: „Niniejszy blok zawiera ..... blankietów od n-ru ...... do n-ru ....." Podpis osoby upoważnionej.

d) Na wzór Dyrekcji O. K. P. w Warszawie (lit. b) poszczególne dyrekcje o. k. p. winny prowadzić u siebie w księdze sznurowej ogólną kontrolę druków otrzymanych i wydanych, według serii i numerów podanych przez Dyrekcję O. K. P. w Warszawie oraz szczegółową kontrolę dowodów osobistych i biletów na wprowadzonych w tym celu drukach P. K. P. Ser. A nr nr 35, 36 i 36a.

Poza tym wszystkie druki omawiane, jako druki ściśle zarejestrowane lub sprzedażne, podlegają kontroli w myśl istniejących przepisów.

(8) Druki tekstowe (instrukcje, regulaminy, przepisy, taryfy itp.) zamawia centralnie Administracja Wydawnictw M. K. na skutek zapotrzebowań Departamentów Ministerstwa Komunikacji lub Biur podległych M. K. z kredytów na ten cel przewidzianych.

Do zapotrzebowań należy dołączyć rękopisy wydawnictw, wskazać ich tytuły, kredyt na jaki mają być zarachowane koszta wydawnictw, numerację wydawnictw, termin dostawy, ilość zamówionych egzemplarzy wraz z rozdzielnikiem na poszczególne d. o. k. p. i Ministerstwo Komunikacji oraz ilość egzemplarzy przeznaczonych na zapas magazynowy, ponadto należy podać wymiar i gatunek papieru, rodzaj oprawy i inne szczegóły techniczne.

Na podstawie powyższych zapotrzebowań Administracja Wydawnictw M. K. wydaje zamówienia zgodnie z przepisami o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa. (Dz. U. R. P. nr 13, poz. 92, przedruk w Dz. Urz. M. K. nr 9/37 r.).

Ogłaszanie przetargów w celu ustalenia cen druków tekstowych może być powierzone Centralnemu Biuru Zakupów.

Odbitki szczotkowe wydawnictw zamówionych, przesyła Administracja Wydawnictw M. K. do korekty Departamentom M. K. (Biurom), dla których wydawnictwa te zostały zamówione.

Magazynowym zapasem wydawnictw dysponuje Administracja Wydawnictw według wskazówek zamawiającego.

Zapotrzebowania powinny być zgłaszane do Adm. Wyd. w zależności od wielkości nakładów, objętości wydawnictw oraz techniki ich wykonania na jeden do dwu miesięcy przed terminem ich dostawy.

(9) Służbowe podręczniki rozkładów jazdy oraz ścienne rozkłady jazdy zamawiają dyrekcje o. k. p. dla swoich potrzeb, według wskazówek Dep. IV i Administracji Wydawnictw M.K.

(10) Warunki techniczne dostaw pomieszczone w nowo wydanym „Skorowidzu warunków norm" z cechą P. K. P. Ser. Z od nr 130, zamawiają dyrekcje o. k. p. w D. O. K. P. w Krakowie raz do roku.

Termin zgłaszania rocznego zapotrzebowania na omawiane druki ustala Dyrekcja O. K. P. w Krakowie i powiadamia o tym Centralne Biuro Zakupów oraz pozostałe dyrekcje.

(11) Wszelkie druki powinny być zamawiane na papierze formatu ustalonego przez Polski Komitet Normalizacyjny $\frac{\text{PN}}{\text{O—102}}$, $\frac{\text{PN}}{\text{O—103}}$

III. Sprzedaż druków.

Ceny druków sprzedażnych oraz miejsce ich sprzedaży, ustalają odnośne zarządzenia Ministerstwa Komunikacji.

Wszystkie inne druki nie należące do grupy druków sprzedażnych mogą być odstępowane po cenie rejestrowej, z doliczeniem 15% na koszta ogólne.

Zarządy Główne Związków Zawodowych mogą nabywać przepisy, instrukcje i podręczniki służbowe po cenie zakupu, z doliczeniem do niej 15% na koszta administracyjne.

Pracownicy kolejowi również mogą, bez pośrednictwa Związków, nabywać powyższe wydawnictwa na tych samych warunkach. Przy tym należy mieć na uwadze by sprzedaż ta była jak najbardziej ograniczona, zwłaszcza gdy chodzi o wydawnictwa, których zapas jest ograniczony.

Należności osiągnięte z tej sprzedaży powinny być odniesione na przychód Dz. 2 rozdz. 15 (Różne wpływy).

IV. Druki zbędne.

W razie nagromadzenia się w magazynach kolejowych nadmiernego zapasu druków, należy w celu najlepszego ich zużytkowania, kierować się następującymi zasadami:

a) druki ujednostajnione będące w użyciu należy zgłaszać do dyspozycji C. B. Z.,

b) druki ujednostajnione wycofane z obiegu a nadające się po wprowadzeniu pewnych zmian w tekście do dalszego użytku — powinny być użyte, jako druki przewidziane nowymi przepisami,

c) druki z tekstem jednostronnym lub rubrykami jedno lub dwustronnymi, należy zużyć na bruliony i inne potrzeby kancelaryjne po cenie makulatury, przedstawiając wnioski na ich spisanie jak w p. d),

d) druki z tekstem dwustronnym, które nie nadają się do użytku, winny dyrekcje o. k. p. zgłaszać M. K. na osobnych wykazach celem spisania tych druków z funduszu zasobów, a po uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia na sprzedaż tych druków, sprzedać je jako makulaturę, a uzyskaną ze sprzedaży sumę odnieść na przychód Dz. 2 Rozdział 15 (różne wpływy).

Bilety kartonowe wycofane z obiegu i niesprzedane przez kasy biletowe, a nadające się jeszcze do druku na odwrotnej stronie, powinny być wykorzystane w pewnych ściśle lokalnych relacjach. Bilety kartonowe przejazdowe odebrane od podróżnych, bilety zużyte oraz bilety kartonowe, które nie nadają się do druku na odwrotnej stronie, powinny być sprzedawane jako makulatura papierniom na mocy odpowiednich umów, zawartych z przetargów. W warunkach sprzedaży, zawartych w przetargach, należy zastrzec że bilety te będą przesyłane papierniom pod ścisłą kontrolą w zaplombowanych workach lub paczkach i wrzucane do kotła lub młynka w papierni, w obecności przedstawiciela dyrekcji, przy spisaniu odnośnego aktu. O fakcie tym winna być zawiadomiona Kontrola Państwa, dla możności delegowania swego przedstawiciela.

Jednocześnie traci moc obowiązującą okólnik M. K. z dnia 24.III.38 r. nr 45 w sprawie gospodarki drukami (Dz. U. M. K. nr 33, poz. 320).

Nr MZ. IX. 904/59.

Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji nr 109.

SKOROWIDZ DRUKÓW.

Nr p.	P. K. P. Ser. A	Nazwa druku	Stronica
1	Nr 51	Dowód tożsamości osoby dla pracowników kolejowych	
2	„ 52	Karta tożsamości osoby	
3	„ 53	Bilet bezpłatny okresowy imienny kl. I	

itd. jak w katalogu druków.

Nazwa druku...

Przychód

Otrzymano		Od kogo	klasy								
			I			II			III		
data	Nr dziennika		ser.	ilość	od Nr do Nr	ser.	ilość	od Nr do Nr	ser.	ilość	od Nr do Nr

Rozchód

Wysłano		Do kogo	klasy								
			I			II			III		
data	Nr dziennika		ser.	ilość	od Nr do Nr	ser.	ilość	od Nr do Nr	ser.	ilość	od Nr do Nr

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

475.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 lipca 1938 r. o zmianie zarządzenia z dnia 15 listopada 1937 r. w sprawie tabliczek rowerowych na okres rejestracyjny 1938/39.

Zarządza się następującą zmianę w zarządzeniu z dnia 15 listopada 1937 r. w sprawie tabliczek rowerowych na okres rejestracyjny 1938/39, ogłoszonym w Dz. U. M. K. nr 56, poz. 496:

Ustęp (3) otrzymuje brzmienie:

„ (3) Ustala się w każdej serii następujące liczby na obszar danego województwa:

Województwo	Nr	Nr
M. st. Warszawa	od 01,000	do 04,999
Białostockie	„ 05,000	„ 07,999
	i od 78,000	„ 78,999
Kieleckie	od 08,000	„ 12,999
	i od 79,000	„ 80,999
Krakowskie	od 13,000	„ 16,999
Lubelskie	„ 17,000	„ 20,999
	i od 81,000	„ 81,999
Lwowskie	od 21,000	„ 23,999
Łódzkie	„ 24,000	„ 30,999
Nowogródzkie	„ 31,000	„ 33,999
Poleskie	„ 34,000	„ 35,999
Pomorskie	„ 36,000	„ 47,999
	i od 82,000	„ 82,999
Poznańskie	od 48,000	„ 76,999
Stanisławowskie	„ 84,000	„ 85,999
Tarnopolskie	„ 86,000	„ 87,999
Warszawskie	„ 88,000	„ 93,999
	i od 83,000	„ 83,999
Wileńskie	od 94,000	„ 96,999
Wołyńskie	„ 97,000	„ 99,999
	i od 77,000	„ 77,999

Nr DR-129/52.

Obwieszczenia.

W Y K A Z

ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 lipca 1938 r.

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Nr	Województwo	Liczba mieszkańców na dz. 1.I. 1938 r. (w przybliżeniu)	Ilość samochodów						Ilość motocykli	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Półroczny przyrost względnie ubytek (w %) ogólnej ilości pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1.I. 1938 r.	Liczba mieszkańców przypadająca na jeden pojazd mechaniczny	U W A G I
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	innych	ogólna					
1	Białostockie . . .	1,778.000	321	89	69	190	33	702	387	1.089	+ 24,3	1.632	
2	Kieleckie	3,176.000	1.127	191	126	419	94	1.957	667	2.624	+ 15,0	1.210	
3	Krakowskie . . .	2.466.000	1.647	323	98	473	115	2.656	851	3.507	+ 15,9	703	
4	Lubelskie	2,666.000	616	67	134	196	64	1.077	330	1.407	+ 18,8	1.895	
5	Lwowskie . . .	3,357.000	1.367	428	104	424	115	2.438	729	3.167	+ 16,4	1.060	
6	Łódzkie*)	2,847.000	1.920	375	218	723	162	3.398	837	4.235	+ 17,0	672	
7	Nowogródzkie . .	1,157.000	213	42	67	92	29	443	245	688	+ 63,0	1.681	
8	Poleskie	1,239.000	218	15	28	55	17	333	144	477	+ 21,7	2.597	
9	Pomorskie*) . . .	1,172.000	2.124	427	146	897	79	3.673	1.158	4.831	+ 23,2	242	
10	Poznańskie*) . . .	2,285.000	3.488	499	231	1.012	120	5.350	1.571	6.921	+ 0,8	330	
11	Stanisławowskie .	1,588.000	259	106	23	49	21	458	170	628	+ 24,8	2.528	
12	Tarnopolskie . .	1,717.000	233	28	30	37	12	340	132	472	+ 29,0	3.678	
13	Warszawskie*) . .	2,736.000	1.174	122	144	481	81	2.002	846	2.848	+ 19,2	961	
13a	M. St. Warszawa .	1,268.000	4.649	2.037	284	1.736	210	8.916	1.987	10.903	+ 17,0	116	
14	Wileńskie . . .	1,396.000	402	52	81	101	59	695	498	1.193	+ 73,4	1.170	
15	Wołyńskie . . .	2,282.000	300	27	73	83	30	513	231	744	+ 23,4	3.067	
16	Śląskie	1,404.000	3.006	191	127	845	133	4.302	1.693	5.995	+ 19.4	234	
	Razem . .	34,534.000	23.064	5.019	1.983	7.813	1.374	39.253	12.476	51.729	+ 17,0	667	

U W A G I

1) Do ilości innych pojazdów mechanicznych (kol. 7) zaliczono: cysterny, pożarnicze traktory itp.

2) Półroczny procentowy przyrost według poszczególnych rodzajów pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z d. 1.I. 1938 r. wynosi.

a) osobowe przyrost 18,0%
b) dorożki „ 1,5%
c) autobusy „ 13,1%
d) ciężarowe „ 14,2%
e) inne „ 11,4%
f) motocykle „ 26,3%

3) Przybliżoną ilość mieszkańców przyjęto na zasadzie danych Gł. Urz. Stat. — Wiadomości Statystyczne nr 11 z 1938 r.

*) Zestawiono według dawnych granic terytorialnych.

CZĘŚĆ C.

UMOWA

między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Litewską o komunikacji kolejowej, podpisana w Warszawie dnia 25 maja 1938 r.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, wiadomym czynimy:

Dnia dwudziestego piątego maja tysiąc dziewięćset trzydziestego ósmego roku podpisana została w Warszawie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Litewskiej umowa o komunikacji kolejowej wraz z protokołem końcowym o następującym brzmieniu dosłownym:

UMOWA

między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Litewską o komunikacji kolejowej.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Prezydent Republiki Litewskiej dążąc do uregulowania komunikacji kolejowej między Polską a Litwą postanowili zawrzeć odpowiednią umowę i mianowali w tym celu swymi Pełnomocnikami:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej

Pana JANA SZEMBEKA, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych,

Prezydent Republiki Litewskiej

Pana KAZYSA ŠKIRPĘ, Posła Republiki Litewskiej w Warszawie,

którzy, po wymianie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Artykuł 1.

Ustawy i przepisy.

1. W komunikacji kolejowej między Polską z jednej strony, a Litwą z drugiej strony, obowiązują ustawy i przepisy każdego Państwa, jeżeli niniejsza Umowa nie zawiera postanowień odrębnych. Ponadto należy stosować postanowienia tych obecnych i przyszłych międzynarodowych Konwencyj, do których przystąpiły lub przystąpią obie Umawiające się Strony.

2. W razie wypowiedzenia przez jedną z Umawiających się Stron konwencyj, wymienionych w punkcie 1) lub nieprzystąpienia jednej z Umawiających się Stron do zmian tych konwencyj, Rządy obu Umawiających się Stron porozumieją się zawczasu co do tego, czy mają być stosowane jednak w komunikacji między Polską a Litwą, lub jakie przepisy mają je zastąpić.

3. W bezpośredniej komunikacji kolejowej osobowej, bagażowej, ekspresowej i towarowej między Litwą z jednej strony, a Polską z drugiej strony, stosowane będą aż do czasu przystąpienia Litwy do Międzynarodowych Konwencyj o przewozie osób, bagażu i towarów kolejami żelaznymi z dnia 23 listopada 1933 r., postanowienia artykułów 1—56 i 63 Międzynarodowych Konwencyj o przewozie osób, bagażu i towarów kolejami żelaznymi (KMO i KMT) z dnia 23 października 1924 wraz z ujednostajnionymi postanowieniami dodatkowymi.

4. Taryfy dla bezpośredniej komunikacji i przepisy służbowe dla nich oraz inne postanowienia, dotyczące przewozu osób, bagażu, przesyłek ekspresowych i towarów kolejami obu Umawiających się Stron, będą osobno uzgodnione.

5. Kolejowe przesyłki służbowe obu Umawiających się Stron będą przewożone na podstawie regulaminów, ustalonych dla przewozu przesyłek służbowych przez Międzynarodowy Związek Kolejowy.

Artykuł 2.

Stosunek osób trzecich do niniejszej Umowy.

Osoby trzecie nie mogą wysnuwać żadnych praw z niniejszej Umowy (p. artykuł 22 punkt 1).

Artykuł 3.

Umowne postanowienia o zdawaniu i przyjmowaniu wagonów osobowych, bagażowych, sypialnych, restauracyjnych i pocztowych.

1. Przy przyjmowaniu i zdawaniu wagonów osobowych i bagażowych obowiązuje Umowa o wzajemnym używaniu wagonów osobowych i bagażowych w komunikacji międzynarodowej (RIC) tudzież osobne umowy, zawarte w tym przedmiocie pomiędzy interesowanymi Zarządami kolejowymi.
2. Co do przebiegu wagonów sypialnych i restauracyjnych nastąpi w razie potrzeby osobne porozumienie.
3. Wagony pocztowe obu Umawiających się Stron, obsługujące ruch pocztowy między obu krajami, będą doprowadzone do stacji zdawczo-odbiorczej. Zarządy kolejowe i pocztowe obu Umawiających się Stron porozumieją się w razie potrzeby co do innego uregulowania przebiegu wagonów pocztowych.

Artykuł 4.

Umowne postanowienia o zdawaniu, przyjmowaniu i używaniu wagonów towarowych.

Przy przyjmowaniu, zdawaniu i używaniu wagonów towarowych, opon i innych przyborów ładunkowych obowiązują: Umowa o wzajemnym używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (RIV) tudzież osobne umowy, zawarte w tym przedmiocie między zainteresowanymi Zarządami kolejowymi.

Artykuł 5.

Taryfy i dokumenty przewozowe.

1. Przy przewozach, dokonywanych na zasadzie niniejszej Umowy opłaty przewozowe kolei każdego Zarządu nie mogą być wyższe od opłat przewozowych taryf wewnętrznych odnośnego Państwa stosowanych na tych samych warunkach, na tym samym przebiegu i w tym samym kierunku.
2. Bilety, kwity bagażowe, ceduły przewozowe, listy pociągowe i wykazy zdawcze, sporządzane w komunikacji bezpośredniej oraz wszelkie inne dokumenty, zdawane na stacji sąsiedniego Zarządu otrzymują nadruk w języku polskim i litewkim, zaś listy przewozowe muszą mieć ponadto nadruk w języku francuskim; adnotacje odręczne kolei zdającej, sporządza się w języku krajowym tej kolei i przez nią tłumaczy się na język krajowy kolei przyjmującej.
3. Zarządy kolejowe Umawiających się Stron uzgodnią wzory wyżej wymienionych dokumentów.

Artykuł 6.

Sprawność komunikacji.

1. Strony Umawiające się dołożą starań, aby komunikacja kolejowa odbywała się odpowiednio do potrzeb sąsiedzkiego i tranzytowego ruchu kolejowego.
2. Obie Umawiające się Strony zobowiązują się w szczególności ułożyć rozkłady jazdy w odniesieniu do czasu i kierunku oraz dokonywać przewozu poczty, wypełniać formalności celne, skarbowe i paszportowe w ten sposób, aby przez to był popierany zarówno wzajemny ruch osobowy, bagażowy i towarowy jak i ruch tranzytowy.
3. Obie Umawiające się Strony będą uwzględniać potrzeby komunikacji kolejowej na konferencjach w sprawie rozkładów jazdy. W szczególności skoordynowany będzie czas przybycia i odjazdu pociągów na stacjach zdawczo-odbiorczych oraz uzgodnione będą postoje.
4. O wszelkich zmianach rozkładów jazdy należy zawczasu powiadamiać urzędy pocztowe, celne i administracji ogólnej.

Artykuł 7.

Przejście kolejowe i stacje zdawczo-odbiorcze.

1. Do komunikacji kolejowej między Polską a Litwą będzie służyło przejście Zawiasy—Vievis. Jako stacje zdawczo-odbiorcze na tym przejściu służyć będą na przemian:

Zawiasy po stronie polskiej,
Vievis po stronie litewskiej.

2. Na konferencjach rozkładów jazdy ustalane będzie, która ze stacji wymienionych pod 1) będzie służyła jako stacja zdawczo-odbiorcza dla poszczególnych pociągów i kierunków jazdy w ciągu każdego okresu rozkładu jazdy.
3. Do czasu rozbudowy stacyj Zawiasy i Vievis, ale najpóźniej do 15 maja 1940 roku stacja Landwarów służyć będzie jako stacja zdawczo-odbiorcza.

Artykuł 8.

Używanie i utrzymanie budowli i urządzeń.

1. Polskie i litewskie Zarządy kolejowe przyznają sobie wzajemnie prawo używania budowli i urządzeń, potrzebnych dla komunikacji kolejowej, w myśl postanowień niniejszej Umowy.
2. Będą one, każdy w swoim okręgu, utrzymywały w stanie odpowiadającym przepisom wszystkie budowle i urządzenia, znajdujące się na stacji zdawczo-odbiorczej oraz na odcinku między stacją zdawczo-odbiorczą a punktem stycznym obu sieci.
3. Bliższe warunki, w szczególności ewentualne zmiany odnośnie budowli i urządzeń, należy zgodnie ustalić w miejscowej Umowie dodatkowej (art. 10).
4. O zamierzonym rozpoczęciu robót, wykonywanych na punkcie stycznym obu sieci, należy powiadomić właściwą miejscową władzę administracji ogólnej drugiej Umawiającej się Strony.
5. Interesowane Zarządy kolejowe powinny się porozumiewać co do robót, wychodzących poza ramy bieżącego utrzymania.

Artykuł 9.

Prawo własności urządzeń kolejowych.

Wszelkie budowle i urządzenia, służące dla komunikacji kolejowej, pozostają własnością tego państwa, w którego obrębie się znajdują.

Artykuł 10.

Miejscowe Umowy Dodatkowe.

1. Zarządy kolejowe Obu Umawiających się Stron zawrą umowy dodatkowe, regulujące specjalne stosunki na stacjach zdawczo - odbiorczych oraz na odcinku między tymi stacjami a punktem stycznym obu sieci (Miejscowa Umowa Dodatkowa).

2. Do umów dodatkowych należy dołączyć profile podłużne odcinków od punktu stycznego obu sieci do stacyj zdawczo - odbiorczych oraz plany tych stacyj, na których należy oznaczyć różnokolorowe budowle i urządzenia, służące do wspólnego używania i te, które przekazano sąsiedniemu Zarządowi do wyłącznego używania. Do planów należy dołączyć wykazy budowli i urządzeń, mających służyć do wspólnego używania i tych, które przekazano sąsiedniemu Zarządowi do wyłącznego używania.

Artykuł 11.

Sprawy językowe.

1. Ustne i pisemne porozumiewanie się służbowo na stacji zdawczo-odbiorczej i na odcinku między nią a punktem stycznym obu sieci będzie się odbywało w zasadzie w tym języku, który tam jest urzędowy, ale używanie trzeciego języka jest też dopuszczalne (p. protokół końcowy i art. 28).

2. Pracownikom tego samego Państwa wolno jednak w sąsiednim Państwie porozumiewać się między sobą w ich języku także w stosunkach służbowych.

3. Korespondencja służbowa, telegraficzna i pisemna między Zarządami Centralnymi Stron w sprawach związanych z niniejszą Umową, będzie się odbywała w języku francuskim.

4. Korespondencja pisemna i telegraficzna, pomiędzy stacjami i urzędami Stron odbywać się będzie w języku urzędowym kraju nadawczego i będzie zdawana przez jedną kolej drugiej kolei. Kolej otrzymująca korespondencję tłumaczy ją w razie potrzeby.

5. Interesowane Zarządy kolejowe wprowadzą dla zawiadomień stale powtarzających się w komunikacji kolejowej, wzory dwujęzyczne, obopólnie umówione.

6. Pomieszczenia urzędowe, udzielone na stacji zdawczo-odbiorczej sąsiednim Zarządom do wyłącznego używania, powinny być zaopatrzone dwujęzycznymi napisami, przy czym napis w języku urzędowym miejscowego Zarządu należy umieścić na pierwszym miejscu.

Artykuł 12.

Pracownicy sąsiedniego Państwa na stacji zdawczo-odbiorczej i na odcinku między nią a punktem stycznym obu sieci.

1. Przy wykonywaniu na stacji zdawczo - odbiorczej i na odcinku między nią a punktem stycznym obu sieci specjalnych czynności służbowych, które ze względu na swą istotę wymagają wykonania przez własne organy każdego Zarządu, może sąsiedni Zarząd posługiwać się własnymi pracownikami. Pracownicy ci winni wykonywać czynności służbowe według ustaw i przepisów, obowiązujących Zarząd wysyłający.

2. Do sąsiedniego Państwa mogą być wysyłani pracownicy tylko w liczbie niezbędnie potrzebnej.

3. Personel, używany na najbliższej stacji zdawczo - odbiorczej, znajdującej się po drugiej stronie oraz na szlaku między punktem stycznym obu sieci a stacją zdawczo - odbiorczą powinien być obznajmiony z odnośnymi postanowieniami i przepisami służbowymi i powinien, o ile jest czynny służbowo na stacji zdawczo - odbiorczej sąsiedniego Zarządu, umieć w zakresie potrzeb służbowych porozumieć się w języku urzędowym sąsiedniego Państwa (p. art. 11, punkt 1).

4. Przy ocenie kwalifikacji personelu, używanego w sąsiednim Państwie będą uznawane przepisy i egzaminy tego Zarządu, do którego należy ten personel.

5. Personel w czasie pobytu służbowego w sąsiednim Państwie podlega przy wykonywaniu swej służby zarządzeniom właściwych organów sąsiedniego Zarządu, o ile w myśl postanowień miejscowej umowy dodatkowej są one uprawnione do wydawania takich zarządzeń.

6. Personel w czasie służbowego pobytu w sąsiednim Państwie może być w wyjątkowych przypadkach wezwany także do wykonywania służbowych czynności sąsiedniego Zarządu, o ile na to pozwala służba dla własnego Zarządu.

7. Zarządy Kolejowe obu Umawiających się Stron będą sobie komunikowały co pewien czas nazwiska pracowników, którzy będą wykonywali służbę w sąsiednim Państwie.

8. Czy i którzy pracownicy mają mieszkać w sąsiednim Państwie będzie omówione w miejscowej umowie dodatkowej.

9. Na żądanie właściwego Zarządu, Zarząd sąsiedni zobowiązany jest wycofać każdego swego pracownika ze służby w sąsiednim Państwie.

Artykuł 13.

Pomoc przy wykonywaniu służby.

1. Urzędy i pracownicy Stron Umawiających się, czynni na stacji zdawczo-odbiorczej i na odcinku kolejowym między nią a punktem stycznym obu sieci będą się wzajemnie popierali przy wypełnianiu swych obowiązków służbowych, w szczególności w celu przeszkadzania przekroczeniom i celem ich wykrycia.

2. Władze i Urzędy jednej Umawiającej się Strony, będą udzielały potrzebnej ochrony Urzędom i pracownikom drugiej Umawiającej się Strony, czynnym służbowo na obszarze oznaczonym w punkcie 1) i będą spełniały ich wezwania w tym względzie w takiej samej mierze, jak podobne wezwania swoich własnych Urzędów i pracowników.

3. Właściwe Urzędy Stron, biorących udział w komunikacji kolejowej, będą na bezpośrednie wezwanie Urzędów drugiej Strony dochodziły w odpowiedni sposób, jakim jest stan faktyczny przekroczeń przepisów tej Strony, dotyczących dziedziny kolejowej, pocztowej, celnej, paszportowej lub służbowej, a popełnionych na obszarze oznaczonym w punkcie 1) tego artykułu tudzież będą doręczały wezwania, potrzebne do wdrożenia i przeprowadzenia postępowania dyscyplinarnego.

4. Wydatki w gotówce, powstałe wskutek załatwiania takich wezwań, powinny być przez Urząd wzywający bezpośrednio zwrócone Urzędowi wezwanemu.

Artykuł 14.

Urzędnicy sprawujący nadzór.

1. Każdy z interesowanych Zarządów ma prawo wykonywać przez własnych urzędników nadzór nad czynnościami służbowymi swoich własnych pracowników, dokonywanymi w sąsiednim Państwie.

2. Urzędnicy ci winni się wstrzymywać od wszelkiego mieszania się do służby eksploatacji.

3. Przy przekraczaniu punktu stycznego obu sieci i przy czasowym pobycie tych urzędników w sąsiednim Państwie należy odpowiednio stosować postanowienia artykułu 18.

4. Sąsiednie Zarządy będą sobie wzajemnie podawać do wiadomości nazwiska tych urzędników.

Artykuł 15.

Uchybienia służbowe.

Przy uchybieniach służbowych, dotyczących komunikacji kolejowej, Zarząd kolejowy, w którego okręgu leży miejsce czynu, w razie potrzeby w porozumieniu i z pomocą interesowanego Zarządu sąsiedniego Państwa dochodzi stanu faktycznego. Zarząd Kolejowy podaje go do wiadomości sąsiedniemu Zarządowi, który wyda bezzwłoczne dalsze zarządzenia i powiadomi o ich wyniku drugi Zarząd. Pracownicy nie władający, wedle ich oświadczenia, dostatecznie językiem urzędowym sąsiedniego Państwa, będą przesłuchiwani na ich żądanie w języku urzędowym Państwa wysyłającego.

Artykuł 16.

Ubezpieczenia socjalne i ubezpieczenia od wypadków.

1. Dla ubezpieczeń socjalnych i ubezpieczenia od wypadków pracowników kolejowych, których używa się stale lub czasowo w sąsiednim Państwie, są miarodajne wyłącznie przepisy prawne tego Państwa, w obrębie którego ma swą siedzibę Zarząd, przez który ci pracownicy zostali ustanowieni. To samo stosuje się także wówczas, gdy personel jednego Zarządu będzie używany przez drugi Zarząd do wykonywania służbowych czynności.

2. Do przeprowadzenia ubezpieczeń socjalnych i ubezpieczenia od wypadków tudzież do rozstrzygania sporów są właściwymi ubezpieczający, władze administracyjne lub Sądy tego Państwa, którego przepisy prawne w myśl poprzedniego ustępu stosować należy.

3. Zaopatrzenie, przeprowadzone w myśl powyższych postanowień według przepisów prawnych drugiego Państwa, ma pod względem prawno-cywilnej odpowiedzialności przedsiębiorcy taki sam skutek prawny, jak zaopatrzenie przeprowadzone według własnych przepisów prawnych. Z ewentualnym prawem regresu może wystąpić wyłącznie jeden Zarząd kolejowy wobec drugiego.

Artykuł 17.

Opieka w razie choroby.

1. W wypadkach choroby i w innej nagłej potrzebie należy dbać o personel sąsiedniego Zarządu i członków rodziny, żyjących z tym personelem we wspólnym gospodarstwie i przez niego utrzymywanych, tak jak o swój własny personel i jego członków rodziny.

2. Koszty z tego wynikłe zwróci Zarząd, do którego należy personel, Zarządowi udzielającemu pomocy.

3. Dla zwrotu kosztów, w myśl punktu 2), jest potrzebne zaświadczenie lekarza konsultującego, że pomoc lekarska była potrzebna i odpowiadała chorobie lub obrażeniom.

Artykuł 18.

Czasowy pobyt w sąsiednim Państwie.

1. Pracownikom obu Umawiających się Stron, czynnym w służbie na przejściu kolejowym między Polską z jednej strony a Litwą z drugiej strony, dozwala się na podstawie zaświadczenia, wystawionego przez właściwy Urząd na czasowy pobyt na terenie kolejowym, położonym w obrębie sąsiedniego Państwa w czasie służby i w czasie przerw służbowych. Zaświadczenie należy wystawić według umówionego wzoru na okres czasu dostosowany do okoliczności poszczególnego wypadku nie na dłużej jednak niż na jeden rok. Na wyjście poza teren kolejowy, potrzeba zezwolenia miejscowej władzy administracji ogólnej.

2. Pracownikom, wchodzącym w skład drużyny konduktorskiej i parowozowej, wystarczy do przekroczenia punktu stycznego obu sieci, zamiast zaświadczenia, o jakim mowa w punkcie 1) niniejszego artykułu, wpisanie ich nazwisk do raportu z jazdy.

3. Personel winien nosić w obrębie drugiego Państwa ubranie służbowe lub widoczne służbowe odznaki, o ile jest obowiązany je nosić w myśl przepisów w Państwie wysyłającym, lub o ile wchodzi w styczność z publicznością w wykonywaniu służby w sąsiednim Państwie. Broń należy złożyć przed opuszczeniem terenu kolejowego w miejscu, wskazanym w miejscowej umowie dodatkowej.

4. Z zastrzeżeniem rewizji celnej personel ma prawo zabierać ze sobą bez opłaty cła takie przedmioty, które oczywiście są przeznaczone do osobistego użytku jednodniowego podczas służby i podczas jazdy do i ze służby.

5. Personel, czynny w służbie na przejściach kolejowych, będzie przewożony na podstawie zaświadczenia, a drużyna konduktorska i parowozowa na podstawie wpisu do raportu z jazdy, bezpłatnie między stacją zdawczo-odbiorczą a punktem stycznym obu sieci.

6. Wzór zaświadczenia, wymienionego w punkcie 1) niniejszego artykułu, podaje Załącznik A. Zarządy obu Stron będą sobie podawały do wiadomości urzędy, właściwe do wystawiania takich zaświadczeń.

Artykuł 19.

Stały pobyt w sąsiednim Państwie.

1. Pracownikom czynnym służbowo w sąsiednim Państwie i tam mieszkającym oraz członkom ich rodzin tudzież ich służbie domowej, żyjącym z nimi we wspólnym gospodarstwie, dozwala się na podstawie dowodu tożsamości, wizowanego przez właściwą władzę administracji ogólnej sąsiedniego Państwa i wystawionego przez przełożoną władzę pracownika według wzoru podanego w załączniku B i C, na przekraczanie punktu stycznego obu sieci oraz na pobyt w miejscu pełnienia służby. Za miejsce pełnienia służby będzie uważany obszar miejscowości, do którego należy stacja zdawczo-odbiorcza, bliżej oznaczony w miejscowej umowie dodatkowej.

2. Do tych pracowników należy odpowiednio stosować postanowienia punktów 3) i 5) artykułu 18.

Artykuł 20.

Ochrona pracowników sąsiedniego Państwa.

1. Osobom, wymienionym w artykułach 18 i 19 w czasie ich pobytu w sąsiednim Państwie udziela się potrzebnej ochrony. Pracowników należy uważać także w Państwie sąsiednim za urzędników w myśl ustawy karnej. O ile w wypadkach zniewag i obrażeń cielesnych jest obok skargi prywatnej dopuszczalne także wniesienie skargi publicznej, Umawiające się Strony będą w danym razie korzystały z tej możliwości na rzecz czynnych w ich obrębie urzędników sąsiednich Zarządów w takiej samej mierze, jak na rzecz własnych urzędników.

2. Pracownicy, zatrudnieni służbowo w sąsiednim Państwie, korzystają z tytułu ich charakteru służbowego, podczas pobytu w sąsiednim Państwie:

a) z uwolnienia od wszelkiego rodzaju publicznoprawnych świadczeń osobistych i rzeczowych,

b) z uwolnienia od pobieranych tam danin publicznych w takiej mierze, jaka by im przysługiwała, gdyby w sąsiednim Państwie nie mieli ani miejsca zamieszkania, ani miejsca pobytu.

3. Pracownicy, zatrudnieni w sąsiednim Państwie, podlegają pod względem dyscyplinarnego karania ich uchybień służbowych jedynie władzy dyscyplinarnej swych przełożonych władz w Państwie wysyłającym.

Artykuł 21.

Szczególne postanowienia celne.

1. Zarząd celny każdej Strony Umawiającej się będzie, z wyjątkiem wypadków podejrzenia o nadużycia i bez uszczerbku dla praw, które opiera na każdoczesnym ustawodawstwie własnego Państwa, uznawał i pozostawi w stanie nienaruszonym plomby i pieczęcie, założone przez Zarząd celny drugiej Strony na takich towarach, które wysyłane bywają pod dozorem celnym; zastrzega się mu jednak prawo uzupełnienia plomb lub pieczęci przez nałożenie nowych znaków celnych.

2. Przedmioty służące do służbowego użytku Urzędów położonych w sąsiednim Państwie i tam zatrudnionych pracowników będą mogły być wwiezione bez cła, opłat i należności, za urzędowym zaświadczeniem właściwego Urzędu i będą mogły być wywiezione z powrotem do kraju wyjścia bez pobrania cła, opłat i należności.

3. To samo dotyczy przedmiotów przesiedlenia, o ile chodzi o przedmioty używane, przeznaczone do własnego użytku pracowników oraz ich członków rodziny i służby żyjących z nimi we wspólnym gospodarstwie.

4. Części zapasowe, zażądane od obcego Zarządu kolejowego w myśl międzynarodowych konwencji o wzajemnym używaniu wagonów, celem ich wymiany na uszkodzonym taborze, jako też zwracane uszkodzone części, wolne są od cła, opłat i należności, o ile istnieje co do ich przeznaczenia urzędowe zaświadczenie wysyłającego Urzędu.

Artykuł 22.

Odpowiedzialność w wypadkach szkody.

1. Za szkody, spowodowane działaniem sprzecznym z prawem lub zaniedbaniem personelu, czynnego w niniejszej komunikacji, odpowiada Zarząd kolejowy tego Państwa, który dostarczył personelu. Wyjątki będą uzgodnione osobno (p. art. 1 pkt 4).

2. Odpowiedzialność za szkody, wymienione w ustępie 1, określają ustawy i przepisy, obowią-

żujące w miejscu powstania szkody lub nieszczęśliwego wypadku.

3. W wypadku śmierci lub skaleczenia osób, zniszczenia lub uszkodzenia środków ruchowych lub urządzeń kolejowych na stacji zdawczo-odbiorczej lub na odcinku pomiędzy punktem stycznym obu sieci i stacją zdawczo-odbiorczą, spowodowanych nieprzestrzeganiem obowiązujących przepisów ruchowych i sygnalizacyjnych, odpowiedzialność ponosi ten Zarząd, którego pracownicy nie zastosowali się do odnośnych przepisów. Za personel jednego Zarządu, którego użył drugi Zarząd do wykonywania czynności służbowych, odpowiada jednak ten drugi Zarząd. Jeżeli szkoda, spowodowana została przez pracowników obu Umawiających się Stron, lub gdy ustalenie, kto spowodował szkodę nie jest możliwe, odpowiedzialność ponoszą oba Zarządy w równych częściach.

4. Dochodzenia, jakie należy wdrożyć, powinny być przedsiębrane przez delegatów obu Umawiających się Stron, chyba że druga strona, zawczasu powiadomiona, nie wyśle delegatów na oznaczone miejsce i w odpowiednim czasie. W razie ustalenia szkody należy drugą Umawiającą się Stronę jak najśpieszniej o tym powiadomić. W przypadku stwierdzenia szkody w przesyłkach pocztowych, przewożonych kolejami, należy zaprosić do wzięcia udziału w dochodzeniach przedstawiciela Zarządu pocztowego.

5. Za nieszczęśliwe wypadki, spowodowane złym stanem stacji, szlaków lub parowozów, odpowiada ten Zarząd, do którego obowiązku należy utrzymanie stacji, szlaku lub parowozu.

6. Za nieszczęśliwe wypadki, spowodowane złym stanem wagonów, odpowiada ten Zarząd, który przejął ten wagon ostatnio pod względem technicznym.

7. Za szkody, powstałe z przyczyn siły wyższej koleje wzajemnie odpowiedzialności nie ponoszą. Jeżeli szkoda powstała z powodu przypadku, który nie jest uważany za siłę wyższą, odpowiedzialność ponosi ten Zarząd kolejowy, na którego odcinku szkoda powstała. Jednakże każdy Zarząd kolejowy, o ile chodzi o personel i materiały, ponosi sam szkodę, powstałą z takiego przypadku w czasie przejazdu pociągu pomiędzy punktem stycznym obu sieci, a stacją zdawczo-odbiorczą.

8. Każda Umawiająca się Strona ma prawo regresu do Umawiającej się Strony Drugiej, jeżeli została zobowiązana prawomocnym wyrokiem sądowym do wynagrodzenia szkody, za którą na podstawie wyżej wymienionych przepisów druga Strona ponosi odpowiedzialność całkowicie lub częściowo. Prawo regresu istnieje również, jeżeli obie Umawiające się Strony umówiły się, że jedna z nich ma załatwiać reklamacje o wynagrodzenie szkód, chociaż druga Umawiająca się Strona odpowiada za szkodę całkowicie lub częściowo.

9. Ugody, uznania lub wyroki zaoczne mają moc obowiązującą względem Zarządu tylko wtedy, gdy on się na nie zgodził, lub gdy na zapytanie mimo upomnienia, nie złożył oświadczenia w terminie odpowiednio oznaczonym.

Artykuł 23.

Odprawa celna i kontrola paszportów.

1. Odprawa celna oraz kontrola dewizowa i paszportowa odbywa się w obrębie własnego Państwa.

2. Do odprawy celnej, kontroli dewizowej i paszportowej będą przeznaczone na przejściu kolejowym Zawiasy — Vievis po stronie polskiej Zawiasy, zaś do czasu jej przystosowania stacja Landwarów, a Vievis po stronie litewskiej.

3. Oprócz wyżej wymienionej stacji odprawy celnej, kontroli dewizowej i paszportowej, mogą być wyznaczone inne po uprzednim powiadomieniu drugiej Umawiającej się Strony we właściwym czasie.

4. Każda Umawiająca się Strona ma prawo posyłać swych pracowników w pociągach przechodzących punkt styczny obu sieci do najbliższej stacji postoju w sąsiednim Państwie i z powrotem, w celu wykonywania we własnym Państwie aż do punktu stycznego obu sieci nadzoru celnego, kontroli dewizowej i paszportowej. Do pracowników tych należy odpowiednio stosować postanowienia artykułu 18.

Artykuł 24.

Wykonywanie służby ruchu między punktem stycznym obu sieci a stacją zdawczo-odbiorczą oraz na stacji zdawczo-odbiorczej.

1. Między punktem stycznym obu sieci a stacją zdawczo-odbiorczą Zarząd sąsiedni będzie prowadził ruch pociągów, służących do wzajemnej komunikacji kolejowej za zwrotem kosztów prowadzenia pociągu (p. artykuł 33).

2. Poza tym służbę na szlaku między punktem stycznym obu sieci a stacją zdawczo-odbiorczą, jak również całą służbę na stacji zdawczo-odbiorczej, wykonywać będzie zasadniczo Zarząd miejscowy. Wyjątek stanowi służba związana ze zdawaniem wagonów i towarów, oraz, o ile nastąpi osobne w tym względzie porozumienie, służba ekspedycyjna (p. artykuł 12).

3. Zestawianie, oczyszczanie, oświetlanie i ogrzewanie pociągów będzie ustalone na podstawie porozumienia interesowanych Zarządów kolejowych.

4. Dla ustawienia wagonów w pociągu miarodajne są przepisy ruchu Zarządu, prowadzącego ruch pociągu.

5. Szczegóły używania stacji zdawczo-odbiorczej pod względem ruchu oraz szczegóły zdawania i przejmowania wagonów, bagażu i towarów, wykonywania służby przetokowej i zatrudniania obcego personelu, jak również szczegóły prowadzenia ruchu pociągów na szlaku między punktem stycznym obu sieci, a stacją zdawczo-odbiorczą

i na samej stacji zdawczo-odbiorczej, zostaną uregulowane w miejscowej umowie dodatkowej. Sporządzanie i używanie dokumentów zdawczych (wykazy pociągowe, wykazy ładunkowe, wykazy zdawcze, bagażowe i towarowe itd.) zostanie oddzielnie omówione.

6. W jakiej mierze wolno będzie w drodze wyjątku używać parowozów pociągowych Zarządu sąsiedniego do przetaczania wagonów na stacji zdawczo-odbiorczej, zostanie uregulowane w miejscowej umowie dodatkowej.

7. Parowozy, które będą używane na obcej kolei winny odpowiadać urządzeniom technicznym tej kolei. W razie potrzeby dokonania mniejszych napraw obcych parowozów, pomocy udziela stacja zdawczo-odbiorcza (patrz art. 34).

8. Zarządy kolejowe dostarczą sobie wzajemnie zawczasu i bezpłatnie przepisów, okólników i podręczników, potrzebnych dla wykonywania służby na przejściu kolejowym. W nagłych wypadkach może zawiadowca stacji zdawczo-odbiorczej zwrócić się w tym względzie bezpośrednio do zawiadowcy sąsiedniej stacji drugiego Zarządu.

9. Zarząd sąsiedni należy zawiadamiać zawczasu o wszystkich zmianach, dotyczących wykonywania służby na przejściu kolejowym i to tak, aby Zarząd ten miał możność pouczyć swój personel. W szczególności należy podawać do wiadomości zmiany przepisów ruchu, jako też zmiany w urządzeniach na stacji zdawczo-odbiorczej i na szlaku między tą stacją a punktem stycznym obu sieci, o ile zmiany te mają znaczenie dla wykonywania służby.

Artykuł 25.

Ogrzewanie, oczyszczanie i oświetlanie budowli i urządzeń.

1. Ogrzewanie, oczyszczanie, oświetlanie itp. budynków i innych urządzeń, służących do wzajemnej komunikacji, należy do Zarządu miejscowego.

2. Odchylenia będą uzgadniane w miejscowej umowie dodatkowej.

Artykuł 26.

Przeszkody w ruchu i przewozach.

1. Interesowane Zarządy kolejowe powinny wzajemnie zawiadamiać siebie o wszystkich przeszkodach w ruchu i w przewozach, które utrudniałyby komunikację przez przejście kolejowe, lub ją uniemożliwiały. W razie potrzeby mają się one porozumieć jak należy przeszkody te usunąć.

2. Urzędy sąsiedniego Zarządu, do których należy w razie przeszkód w ruchu wysyłać przepisane zawiadomienia, wyznaczone zostaną w miejscowej umowie dodatkowej.

Artykuł 27.

Udzielanie pomocy w razie wypadków i przeszkód w ruchu.

1. Zarządy kolejowe będą sobie udzielały nawzajem, na żądanie, pomocy w razie wypadków kolejowych i przeszkód w ruchu na ich szlakach i stacjach.

2. Pociągi ratownicze i ich załoga przechodzą punkt styczny obu sieci bez formalności celnych i paszportowych na zasadzie wpisu do raportu z jazdy, powinny jednak zatrzymać się na punkcie stycznym obu sieci celem przyjęcia konwoju i powinny wrócić niezwłocznie po udzieleniu pomocy.

3. Interesowane Zarządy kolejowe uzgodnią w miejscowej umowie dodatkowej miejsce, do którego mają sobie udzielić pomocy oraz dalsze szczegóły udzielenia pomocy.

4. Pociąg ratowniczy będzie w zasadzie konwojowany aż do miejsca wypadku przez urzędnika Zarządu, w którego okręgu wypadek się zdarzył. O ile zwłoka groziłaby niebezpieczeństwem, może objąć konwojowanie również urzędnik Zarządu udzielającego pomocy. Urzędnik taki odpowiada za zachowanie przepisów bezpieczeństwa ruchu; w tym względzie personel pociągu ratowniczego ma stosować się do jego zarządzeń służbowych.

5. Kierownik załogi pociągu ratowniczego powinien przy pracach ratunkowych i uprzątaniu toru działać wedle wskazówek kierownika prac ratunkowych na miejscu wypadku.

6. Parowóz Zarządu sąsiedniego może być użyty przez Zarząd miejscowy do udzielania pomocy jedynie wtedy, gdy to jest możliwe bez ujmy dla ruchu pociągów Zarządu sąsiedniego.

Artykuł 28.

Zgłaszanie pociągów.

1. Zgłaszanie pociągów między posterunkami, które są położone po obu stronach punktu stycznego obu sieci, które będą wskazane w miejscowej umowie dodatkowej, powinno odbywać się według przepisów Zarządu prowadzącego ruch pociągu i w jego języku urzędowym. To samo stosuje się przy wydawaniu personelowi pociągu pisemnych wskazówek i rozkazów.

2. Odchylenia od powyższego należy ustalić w miejscowej umowie dodatkowej.

Artykuł 29.

Przewody telegraficzne, telefoniczne i blokowe.

1. Wszystkie kolejowe przewody telegraficzne, telefoniczne i inne tym podobne, kończą się na stacji zdawczo-odbiorczej lub na najbliższej stacji znajdującej się po drugiej stronie.

2. Personel Zarządu sąsiedniego, pełniący służbę na stacji zdawczo-odbiorczej, ma prawo między stacją zdawczo-odbiorczą a najbliższą stacją, znajdującą się po drugiej stronie, korzystać bezpłatnie w celach służbowych z kolejowych urządzeń telegraficznych i telefonicznych dla komunikacji przez przejścia kolejowe.

3. Pomiędzy najbliższymi stacjami, które się znajdują po obu stronach punktu stycznego obu sieci powinny w zasadzie znajdować się:

a) przewód telegraficzny dla ogólnej wymiany telegramów służbowych,

b) przewód dla zgłaszania pociągów,

c) w razie potrzeby przewód telefoniczny międzystacyjny, przewód dzwonkowy, oraz gdzie urządzona jest blokada liniowa, przewody blokowe. Odchylenia mogą być uzgodnione w miejscowej umowie dodatkowej.

4. W miejscowej umowie dodatkowej należy uregulować okresy czasu, w których są obsadzone aparaty telegraficzne i telefoniczne, postępowanie przy podawaniu telegramów służbowych oraz postępowanie przy zgłaszaniu i usuwaniu przeszkód w działaniu przewodów.

Artykuł 30.

Pomieszczenia służbowe, dyżurne i noclegowe. Parowozownia.

1. Kolej właścicielka oddaje do dyspozycji obcego Zarządu potrzebne do umieszczenia personelu tego Zarządu pomieszczenia służbowe, dyżurne i noclegowe oraz stoiska potrzebne do pomieszczenia parowozów. Pomieszczenia służbowe, dyżurne i noclegowe powinny być dostatecznie oświetlone, ogrzane i umeblowane oraz dawać pewność zdrowego w nich pobytu.

2. W lokalach mieszkalnych lub w ich pobliżu powinna być dana personelowi możność korzystania z urządzeń do gotowania i mycia się.

3. Szczegóły powinny być uregulowane w miejscowych umowach dodatkowych.

Artykuł 31.

Godziny urzędowe załatwiania czynności zdawczo-odbiorczych.

1. Dla stacji zdawczo-odbiorczej należy uzgodnić godziny urzędowe dla zdawania i przyjmowania pociągów towarowych z uwzględnieniem potrzeb komunikacji, sprawności urządzeń kolejowych i rozkładu jazdy pociągów.

2. Zdawanie i przejmowanie pociągów towarowych nie będzie się odbywało w następujące dnie świąteczne: Nowy Rok, pierwszy i drugi dzień Wielkiejnocy, Zesłanie Ducha Świętego i Bożego Narodzenia oraz w dniu 3 maja i 11 listopada, jako święta narodowe Polski, tudzież w dniu 16 lutego i 8 września, jako święta narodowe Litwy.

3. Wyjątki od powyższego, jak również ruch pociągów towarowych w niedziele i inne dnie świąteczne uregulują, zgodnie z potrzebą, Zarządy sąsiednie.

Artykuł 32.

Przesyłanie kolejowej korespondencji służbowej.

1. Przesyłanie wzajemnej kolejowej korespondencji służbowej (telegraficznej, telefonicznej i listowej), jak również przewóz druków kolejowych (bilety, taryfy itp.) wolne są od opłaty, o ile użyte będą do tego urządzenia kolejowe. To samo stosuje się do pieniędzy służbowych celem wywozu dochodów uzyskanych na stacji zdawczo-odbiorczej dla sąsiednich Zarządów.

2. Służbową korespondencję Zarządów kolejowych będzie Zarząd sąsiedni na stacji zdawczo-odbiorczej za wykazem zdawczym przyjmował i przesyłał ją dalej.

Artykuł 33.

Odszkodowanie za świadczenia przy prowadzeniu pociągów.

1. Jeżeli nie nastąpi porozumienie między Zarządami kolejowymi obu Umawiających się Stron co do wyrównania w naturze, Zarząd miejscowy będzie uiszczał Zarządowi sąsiedniemu za świadczenia przy prowadzeniu pociągów, odszkodowanie, obliczone na podstawie wykonanych pociągo-kilometrów.

2. Stawki kosztów pociągo-kilometra pociągów uzgodnione zostaną między Centralnymi Zarządami Kolejowymi i będą badane w miarę potrzeby co roku.

3. Przy obliczaniu pociągo-kilometrów miarodajną jest długość szlaku od punktu stycznego obu sieci do środka stacji zdawczo-odbiorczej.

4. Pociągo-kilometry, wykonane przez pociągi i wagony ratownicze, parowozy pomocnicze i pługi odśnieżne oblicza się oddzielnie (p. art. 27).

5. Koszty pociągu ratowniczego ponosi Zarząd, którego urzędnicy zażądali tego pociągu. Liczyć się będzie koszty własne wraz z kosztami za materiał ratunkowy oraz za personel ratowniczy za okres czasu od wysłania pociągu ze stacji macierzystej aż do powrotu na tę stację z doliczeniem 10% dodatku na administrację. To samo stosuje się przy wysyłaniu parowozów pomocniczych i pługów odśnieżnych.

Artykuł 34.

Wynagrodzenia za korzystanie z urządzeń i za szczególne świadczenia Zarządu sąsiedniego.

1. Zarząd sąsiedni powinien płacić wynagrodzenie tylko za używanie urządzeń na stacji

zdawczo-odbiorczej, które służą wyłącznie do jego celu. To samo stosuje się do wynagrodzenia za świadczenia personalne. Wynagrodzenia te zostaną uzgodnione w miejscowej umowie dodatkowej i będą badane w miarę potrzeby co roku.

2. Koszty własne za oświetlenie, ogrzewanie i oczyszczanie, dokonane do wyłącznych celów służbowych Zarządu sąsiedniego, będą obliczane z doliczeniem 10% dodatku na administrację.

3. W razie dokonania na stacji zdawczo-odbiorczej małych napraw parowozów i narzędzi Zarządu sąsiedniego, przez Zarząd stacji zdawczo-odbiorczej, należy obliczać Zarządowi sąsiedniemu koszty własne z doliczeniem dodatku na administrację w wysokości 10% od kosztów zużytych materiałów, oraz 100% od kosztów robocizny.

4. W miejscowej umowie dodatkowej należy ustalić czy i na jakich warunkach wydawane będą Zarządowi sąsiedniemu na stacji zdawczo-odbiorczej materiały eksploatacyjne (paliwo, świetliwo, smary itp.). Należy za nie liczyć koszty własne z 10% dodatkiem na administrację.

Artykuł 35.

Koszty przerwy ruchu.

W razie przejściowej przerwy ruchu kolejowego nie ustaje obowiązek ponoszenia tych kosztów, które powstają także podczas trwania tej przerwy.

Artykuł 36.

Wynagrodzenie za inne świadczenia.

1. Za świadczenia Zarządu miejscowego dla Zarządu sąsiedniego, nie wyszczególnione w Umowie niniejszej, Zarząd sąsiedni zwróci Zarządowi miejscowemu jego koszty własne.

2. O ile w Umowie niniejszej nie uzgodniono wyraźnie zapłaty dodatku na administrację, zrzekają się go obie Umawiające się Strony.

Artykuł 37.

Nowe budowle i urządzenia.

1. Zarządy kolejowe Stron Umawiających się powinny od wypadku do wypadku porozumiewać się co do wznoszenia nowych budowli i urządzeń koniecznych dla wzajemnej komunikacji kolejowej, jak również co do zmian, uzupełnień i rozwoju istniejących budowli wraz z urządzeniami, potrzebnych Zarządowi sąsiedniemu do wyłącznego używania.

2. Jednocześnie należy się ułożyć co do czynszu najmu. Koszty wykonania ponosi w każdym wypadku Zarząd miejscowy.

Artykuł 38.

Wyrównanie rachunków.

1. Rachunki na sumy, przypadające do zapłaty na podstawie Umowy niniejszej, należy wzajemnie sobie przedkładać kwartalnie i to najpóźniej do połowy następnego kwartału (p. artykuły 33 i 39). Wypłatę należy uskuteczniać w przeciągu 30 dni po otrzymaniu rachunku. W razie zwłoki w zapłacie należy płacić 6 od sta rocznie tytułem odsetek za zwłokę.

2. Kwestionowanie rachunków nie może opóźniać wypłaty. Wynikające z zakwestionowania rachunku obciążenia i zapisanie na dobro należy przeprowadzić w następnym rachunku. Zapłata rachunku nie stanowi uznania jego słuszności. Prawo do badania na miejscu załączników do rachunków i do podnoszenia dalszych roszczeń pozostaje nienaruszone. W przedmiocie tego badania należy sporządzić protokół, który podpiszą przedstawiciele obu Zarządów kolejowych.

3. Prawo do badania wygasa w ciągu 6 miesięcy po otrzymaniu rachunku przez Zarząd obowiązany do zapłaty. Prawo naczelnych Władz obu Zarządów do podnoszenia zarzutów i po tym terminie pozostaje nienaruszone.

4. Zarządy kolejowe ręczą za wypłatę wynagrodzeń, należnych od innych Urzędów, wykonywających służbę na przejściach kolejowych i pośredniczą w wypełnianiu takich zobowiązań.

5. Wypłaty salda z niniejszych rozrachunków należy dokonywać w walucie wierzyciela, o ile Centralne Zarządy kolejowe nie umówią się inaczej.

6. Centralne Zarządy kolejowe obu Umawiających się Stron w razie potrzeby porozumieją się w celu możliwego uniezależnienia wypłat od ewentualnych wahań walutowych.

Artykuł 39.

Rozrachunek z wpływów przewozowych, należności wagonowych i innych.

Obrachunki, dotyczące wpływów z przewozów, należności wagonowych oraz innych należności, które są lub będą osobno omówione, dokonywane będą na podstawie odrębnych umów, zawieranych przez interesowane Zarządy kolejowe.

Artykuł 40.

Wyrównanie wzajemnych należności.

Do wzajemnego wyrównywania należności, wynikających z niniejszej komunikacji lub z innych komunikacji, w jakich uczestniczą Polska i Litwa, mogą być zgłaszane tylko sumy, które są związane z przewozami kolejowymi na liniach polskich albo litewskich. Zarachowywanie innych sum nie jest dozwolone.

Artykuł 41.

Sąd rozjemczy.

1. Spory, wynikające z niniejszej Umowy lub z miejscowych umów dodatkowych, rozstrzyga Sąd rozjemczy, jeżeli sporów tych nie można załatwić

w drodze korespondencyjnej lub na wspólnych konferencjach. W skład Sądu wchodzą: Przewodniczący, mianowany przez Rządy obu Umawiających się Stron i po jednym sędzim rozjemczym, mianowanym przez każdą ze Stron Umawiających się. Sąd rozjemczy będzie się zbierał tylko od wypadku do wypadku na żądanie jednej z Umawiających się Stron. Gdyby Rządy Umawiających się Stron nie mogły się zgodzić na osobę Przewodniczącego, zwrócą się one do Prezydenta Kolei Szwajcarskich o wyznaczenie przewodniczącego fachowego spośród obywateli trzeciego Państwa.

2. Każda Umawiająca się Strona zapłaci należności mianowanego przez nią sędziego rozjemczego. Należytości Przewodniczącego i koszty ogólne Sądu rozjemczego pokryją obie Umawiające się Strony po połowie.

3. O procedurze i miejscu rozprawy rozstrzyga Sąd rozjemczy; w braku zgody w tym względzie, rozstrzyga Przewodniczący.

Artykuł 42.

Rewizja oraz zmiany Umowy.

1. Każda ze Stron Umawiających się może raz w roku kalendarzowym przedstawić drugiej Umawiającej się Stronie wniosek o rewizję niniejszej Umowy.

2. Strona, która przedstawiła wniosek o zmianę, powinna drugiej Stronie przedłożyć odpowiedni projekt. Strona przeciwna powinna najpóźniej w przeciągu dwóch miesięcy zająć co do tego stanowisko i może przedstawić kontrprojekt. Następnie powinny być rozpoczęte rokowania.

Artykuł 43.

Język Umowy.

Umowę niniejszą sporządzono w języku polskim i litewskim w dwóch egzemplarzach, przyczym każda Strona Umawiająca się otrzymuje po jednym egzemplarzu w polskim i litewskim języku. Tekst polski i litewski są jednakowo miarodajne.

Artykuł 44.

Wejście w życie i czas trwania Umowy.

Umowa niniejsza będzie ratyfikowana. Dokumenty ratyfikacyjne zostaną wymienione jak najrychlej w Kaunas. Umowa wejdzie w życie w pierwszym dniu miesiąca, następującego po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych i będzie obowiązywała aż do upływu sześciomiesięcznego okresu od daty notyfikacji jednej z Umawiających się Stron o wypowiedzeniu Umowy. Na dowód czego wyżej wymienieni Pełnomocnicy podpisali niniejszą Umowę i wycisnęli na niej swe pieczęcie.

Warszawa, dnia 25 maja tysiąc dziewięćset trzydziestego ósmego roku.

L. S. *J. Szembek* L. S. *K. Škirpa*

PROTOKÓŁ KOŃCOWY.

Przy podpisaniu niniejszej Umowy Pełnomocnicy obu Umawiających się Stron ugodzili się na następujące postanowienia:

A. Do artykułu 2.

Każda z Umawiających się Stron dołoży starań, aby niniejsza Umowa była wykonywana przez Zarządy kolei prywatnych, biorące udział w polsko-litewskiej komunikacji kolejowej. Te Zarządy kolejowe mogą bezpośrednio dochodzić jeden u drugiego praw, przyznanych kolejom w niniejszej Umowie.

W przypadku zmiany w prowadzeniu eksploatacji kolei, Strona, u której zmiana zaszła, zobowiąże następców prawnych do wykonywania postanowień niniejszej Umowy.

B. Do artykułu 7.

a) Przejście kolejowe, które ma być otwarte na podstawie artykułu 7, należy na mocy niniejszej Umowy otworzyć dla ruchu kolejowego, skoro tylko zawartą zostanie miejscowa umowa dodatkowa (p. artykuł 10).

b) Jeżeli stacja Zawiasy zostanie przystosowaną do czynności zdawczo-odbiorczych przed 15 maja 1940 r. może służyć do tego celu, choćby stacja Vievis nie została przed tym terminem rozbudowana.

C. Do artykułu 11.

Używanie języka trzeciego nie powinno utrudniać wykonywania służby.

D. Do artykułu 20.

Istnieje zgoda co do następujących punktów:

a) Zwolnienie od danin publicznych nie odnosi się do opłat celnych (p. artykuły 18 i 21), monopolowych i innych opłat spożywczych.

b) Naruszeń ustaw celnych, podatkowych i dewizowych tudzież przepisów paszportowych i przepisów o zakazie lub ograniczeniu przywozu i wywozu nie uważa się za czyny popełnione w wykonywaniu służby.

c) O wdrożeniu ścigania karnego przeciw pracownikowi, zajętemu w sąsiednim Państwie, należy niezwłocznie zawiadomić przełożoną władzę służbową ściganego.

E. Do artykułu 22.

Protokół ze wspólnych dochodzeń powinien być podpisany przez delegatów obu Stron.

F. Do artykułu 24.

Oba Zarządy kolejowe dołożą starań, aby we wzajemnej komunikacji kolejowej były dołączane do przesyłek towarowych przepisane dokumenty celne, które mają być wręczane urzędowi celnemu Państwa sąsiedniego. O ile sprawa tych dokumentów nie będzie uregulowana inaczej przez Zarządy Celne obu Umawiających się Stron, należy do przesyłek towarowych dołączać dwa egzemplarze deklaracji celnej nadawcy (deklaracji pierwotnej).

Poza tym kolej prowadząca ruch przez punkt styczny obu sieci powinna po przybyciu każdego pociągu, w którego skład, oprócz wagonu służbowego, wchodzi co najmniej jeden wagon naładowany, wręczyć urzędowi celnemu drugiego Państwa jeden egzemplarz wykazu zdawczego oraz jeden egzemplarz wykazu ładunkowego na każdy wagon, zawierający przesyłki zbiorowe.

Bagaże powinny być zgłoszone urzędowi celnemu przez wręczenie bagażowego wykazu zdawczego w jednym egzemplarzu.

G. Do artykułu 40.

Zarządy Kolejowe obu Umawiających się Stron ustalą we wzajemnym porozumieniu Biura Rozrachunkowe, za których pośrednictwem będą przeprowadzane wyrównania wzajemnych długów i wierzytelności.

Warszawa, dnia 25 maja tysiąc dziewięćset trzydziestego ósmego roku.

L. S. *J. Szembek* L. S. *K. Škirpa*

Zaznajomiwszy się z powyższą umową oraz protokołem końcowym uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości, jak i w każdym z postanowień w nich zawartych; oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego, wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 13 czerwca 1938 r.

(—) I. Mościcki

L. S.

Prezes Rady Ministrów
(—) Sławoj Składkowski

Minister Spraw Zagranicznych
(—) Beck

(Przedruk z Dz. U. R. P. nr 44/38, poz. 363).

Załączniki A. B. i C. do art. 18 i 19 patrz Dziennik Ustaw.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27, tel. 522.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8-26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

W Y D A W N I C T W O M I N I S T E R S T W A K O M U N I K A C J I.

Drukarnia Państwowa Nr 100153. 6.VIII.38. 8400.